Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7865**

16. Wahlperiode 23. 01. 2008

Antrag

der Abgeordneten Ernst Burgbacher, Jens Ackermann, Michael Kauch, Patrick Döring, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Feinstaub-Fahrverbote für Reisebusse sachgerecht und unbürokratisch regeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Auf der Grundlage der Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge (BGBl. 2006 I S. 2218 ff.) gelten seit Januar 2008 in einigen deutschen Städten Verkehrsbeschränkungen, von denen neben PKW und LKW in besonderem Maße auch Reisebusse betroffen sind.

Zwar existieren bereits in einigen Städten Regelungen zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. Diese werden regional jedoch nach wenig einheitlichen und in teilweise äußerst bürokratischen Verfahren erteilt, die insbesondere für Reisebusunternehmen kaum praktikabel und sehr belastend sind. Insbesondere gibt es keine Regelungen und Verwaltungsverfahren, die eine zeitliche Befristung von Einfahrverboten oder Möglichkeiten für Ausnahmegenehmigungen überregional einheitlich regeln.

Obwohl Reisebusse allgemein als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel gelten, werden die betreffenden Unternehmen durch exzessive Bürokratie unzumutbar belastet. Die drohenden Fahrverbote würden letztlich dem gesamten lokalen Tourismusgewerbe in den Städten erheblichen Schaden zuzufügen, ohne dass die menschliche Gesundheit oder die natürliche Umwelt davon tatsächlich profitieren würden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in Zusammenarbeit und im Dialog mit den Ländern zu erwirken, dass für Reisebusunternehmen, die von Fahrverboten auf der Grundlage der Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge betroffen sind, einfache,

einheitliche und unbürokratische Verwaltungsverfahren zur Beantragung bzw. Gewährung von Ausnahmegenehmigungen vorgesehen und im föderalen Verbund vereinbart werden,

2. in diesem Zusammenhang insbesondere zu erwirken, dass
   a) Ausnahmen begründende Tatbestände pauschal für bestimmte Fahrzeugtypen nachgewiesen werden können,
   b) sachfremde einschränkende Bedingungen für Ausnahmegenehmigungen (z. B. Beschränkung auf Unternehmen mit einer bestimmten Fuhrparkgröße oder -beschaffenheit) unterbleiben, um Diskriminierungen einzelner Unternehmen von vornherein auszuschließen,
   c) Ausnahmegenehmigungen für Reisebusse generell für größere regionale Einzugsgebiete und für jeweils ein Kalenderjahr erteilt werden und dass Ausnahmegenehmigungen auch nachträglich beantragt werden können, wenn die Einfahrt zuvor angemeldet worden ist,
   d) einheitliche Regelungen für den Vollzug – insbesondere hinsichtlich der Feststellung und Ahndung von Verstößen – festzulegen,
3. klar zu regeln, wie mit ausländischen Reisebussen verfahren werden soll, zumal Bestimmungen wie die in Deutschland geltende Kennzeichenverordnung in anderen EU-Ländern nicht existieren,
4. in diesem Zusammenhang sicherzustellen, dass eine Gleichbehandlung inländischer und ausländischer Reisebusse bzw. inländischer und ausländischer Reisebusunternehmen gewährleistet ist,
5. im Rahmen der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. Bundes-Immissionsschutzverordnung – BImSchV) zunächst eine auf fünf Jahre befristete Ausnahmeregelung für Reisebusse vorzusehen und
6. Reisebusse generell und bundesweit von feinstaubbedingten Fahrverboten in Innenstädten auszunehmen, falls eine im vorstehend beschriebenen Sinne sachgerechte, unbürokratische und praktikable Regelung zwischen den Beteiligten im föderalen Verbund während der Laufzeit dieser Ausnahmeregelung nicht gefunden bzw. vereinbart werden kann.

Begründung

Mehr als 70 Prozent aller Busse (§ 30d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung – StVZO) fallen unter die Schadstoffklassen 0, 1 und 2 und dürften zeitlich abgestuft demnach in den so genannten Umweltzonen nicht mehr verkehren. Eine Nachrüstung älterer Busse ist in vielen Fällen technisch nicht machbar, der Ersatz durch neue und emissionsärmere Fahrzeuge kurzfristig durch die Unternehmen nicht zu leisten.

Dabei handelt es sich bei Bussen um das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Der Einsatz von Bussen, insbesondere auch im Fernverkehr, ist schon heute durch die Nutzung konventioneller Treibstoffe und konventioneller Technik sehr umweltfreundlich (Ifeu-Studie: Potenziale 2010). Nur 2,45 Prozent aller verkehrsbedingten Emissionen sind auf Reise- und Linienbusse zurückzuführen. Dabei verursachen Reisebusse nur einen kleinen Anteil dieser Emissionen. Im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsmitteln weisen selbst Reisebusse älterer Bauart niedrige CO_2-Emissionen und einen geringen Energieverbrauch aus. Der Verbrauch bzw. die Emissionen je Person und Kilometer liegen deutlich unter dem der Bahn, PKW (Otto- und Dieselmotor) und des Flugzeugs. Der Reisebus

hat je Person und Kilometer zudem sehr niedrige Partikel-Emissionen (Ifeu-Institut 2004 und Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen – VDV).

Daher kann der Einsatz von Bussen sowohl einen zentralen Beitrag zur Verminderung von klimaschädlichen Emissionen als auch zur Reduzierung der Feinstaubbelastung leisten. Umgekehrt führen zusätzliche Hindernisse für den Einsatz von Bussen zu einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger und damit zu einer Erhöhung der Emissionen. Der eingeschränkte Zugang für zahlreiche Busse zu zahlreichen Innenstädten infolge der Einführung von Fahrverboten in den so genannten Umweltzonen ist vor diesem Hintergrund ausgesprochen kontraproduktiv. Insbesondere der Bustourismus wird durch diese Einschränkung nachhaltig erschwert. In der Folge ist mit einem Anstieg des Individualverkehrs aber auch des Flugtourismus zu rechnen und mit einem entsprechend höheren CO_2- und Feinstaubaufkommen je Reisendem.

Hinzu kommen schwere ökonomische und soziale Folgen: Die Bustouristik in Deutschland sichert in rund 6 000 Betrieben etwa 65 000 Arbeitsplätze. Die Bustouristik stellt mit 6,2 Millionen Urlaubsreisen, 15 Millionen Kurzreisen sowie 100 Millionen sonstige touristischen Gelegenheitsfahrten (Tagesfahrten, Ausflüge, Transfer etc.) und insgesamt mit über 120 Millionen Bus-Reisenden im Jahr 2006 einen maßgeblichen Faktor in der Tourismusbranche dar. Damit liegt die Bustouristik mit 9 Prozent Marktanteil noch vor der Bahn mit ca. 5 Prozent Marktanteil. Allein in Berlin reisten im Jahr 2005 1,3 Millionen Übernachtungsgäste mit dem Bus an. Durch Fahrverbote für Reisebusse in Innenstädten wird dieses Angebot eingeschränkt und damit die Wettbewerbsfähigkeit und der Fortbestand der Arbeitsplätze gefährdet.

Die Einbeziehung von Reisebussen in die 35. BImSchV ist deshalb nicht nachhaltig. In ihren Wirkungen erzeugt diese Politik ökologische, ökonomische und soziale Effekte, die nicht gewünscht und beabsichtigt sein können.

Berlin, den 23. Januar 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333